LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കേരള നിയമസഭാ നടപടികൾ

പതിനൊന്നാം കേരള നിയമസഭ

ആറാം സമ്മേളനം

2003 ആഗസ്റ്റ് 4, തിങ്കൾ

വാല്യം CXIX] ഔദ്യോഗിക റിപ്പോർട്ട് [നമ്പർ 33

നിയമസഭ 2003 ആഗസ്റ്റ് മാസം 4-ാം തീയതി തിങ്കളാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ശ്രീ. വക്കം പുരുഷോത്തമന്റെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ നിയമസഭാ ഹാളിൽ യോഗം ചേർന്നു.

I. ചോദ്യോത്തരങ്ങൾ

(ഈ സമ്മേളനത്തിലേയ്ക്ക് അനുവദിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ പട്ടികയിലെ നമ്പർ ബ്രാക്കറ്റിൽ കാണിച്ചിരിക്കുന്നു.)

(i) വാങ്മൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ,.....ഓർഡർ..... ചോദ്യം നമ്പർ 813.

ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം

* 1 [813] ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം :
,, എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ:
ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ :
ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസ് നിർമ്മിക്കുന്ന കമ്പനികൾക്കുമാത്രം ബോഡി നിർമ്മാണം നൽകണമെന്ന തീരുമാനം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. എടുത്തിട്ടുണ്ടോ;

(സി) ഉണ്ടെങ്കിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഏതെല്ലാം കമ്പനികൾക്കാണ് ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണച്ചുമതല നൽകിയത്;

(ഡി) ഈ കമ്പനികൾ ഒരു ബസ്സിന്റെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് എത്ര തുക യാണ് ഈടാക്കുന്നത്; ഇപ്പോൾ ടെണ്ടർ മുഖേന ബോഡി നിർമ്മാണം ഏറ്റെടുത്ത കമ്പനിയുടെ പേരും ഈ കമ്പനി ഒരു ബസ് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് എത്ര തുക യാണ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഇ) ബസ് നിർമ്മിക്കുന്ന കമ്പനികൾക്കുതന്നെ ബോഡി നിർമ്മാണവും നൽകു ന്നതുമൂലം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബോഡി നിർമ്മാണ യൂണിറ്റുകൾ പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയാതെ വരുന്ന വിവരം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇതിനു പരിഹാരം കാണാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള): (എ) നിലവിലുള്ള സംവിധാനം പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. കോമ്പോസിറ്റ് ബോഡിയിൽ നിന്നും ആൾമെറ്റൽ ബസ് ബോഡിയിലേക്കുള്ള മാറ്റം പൂർണ്ണമായിരിക്കുകയാണ്. സെൻട്രൽ വർക്സിൽ ഇതിനുള്ള സംവിധാനം വിപുലപ്പെടുത്തി പരിചയസമ്പന്നരായ തൊഴിലാ ളികളെക്കൊണ്ട് ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണം പുരോഗമിച്ചുവരികയാണ്. ബസ് ബോഡി കിറ്റ് വാങ്ങി നിർമ്മാണം തുടരുന്നതോടൊപ്പംതന്നെ സ്വന്തമായി ആൾമെറ്റൽ ബസ് ബോഡി നിർമ്മിച്ച് ഉപയോഗിച്ചു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ഇത്തരം ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ല.

(സി) ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണച്ചുമതല അശോക് ലൈലാന്റിന്റെ പാർട്ട്ണർഷിപ്പുള്ള IRIZAR-TVS-നെ ഏൽപ്പിച്ചു.

(ഡി) IRIZAR-TVS സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റിന് 5,70,000 രൂപയും സൂപ്പർ ഡീലക്സിന് 6,99,000 രൂപയുമാണ് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇപ്പോൾ ടെണ്ടർ മുഖേന 3 കമ്പനികൾക്ക് താഴെപ്പറയുന്ന പൊതു നിരക്കിൽ ബോഡി നിർമ്മാണച്ചുമതല ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്:

1. Harsha Wheel Movers, Bangalore.
2. Irizar-TVS, Trichy.
3. Hi-Tech Auto Craft, Alappuzha.

സൂപ്പർ ഡീലക്സ് ..	7,28,000 രൂപ
സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് ..	5,48,000 ,,
ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ..	5,12,550 ,,

(ഇ) കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. യുടെ ബോഡി നിർമ്മാണ യൂണിറ്റുകൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. സെൻട്രൽ വർക്സിൽ ആൾമെറ്റൽ ബസ് ബോഡിയുടെ നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടുന്ന സംവിധാനങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തി ഒരു മാസം ഏതാണ്ട് 12 ബസ് ബോഡി നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് ഇന്ന് സെൻട്രൽ വർക്സ്, എടപ്പാൾ, കോഴിക്കോട്, ആലപ്പുഴ, മാവേലിക്കര റീജിയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിലും സംവിധാനം ഉണ്ട്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.യുടെ സംവിധാനത്തിൽനിന്ന് എത്ര ബസ് ബോഡികൾ നിർമ്മാണം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. സ്വകാര്യ ഏജൻസിക്ക് എത്ര ബസുകൾ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനു ശേഷം ബസ് ബോഡി നിർമ്മാണമേയില്ല. അതിനുള്ള പണമൊന്നുമില്ലായിരുന്നു. 100 കോടി രൂപ ഹഡ്കോയിൽനിന്നും കടമെടുത്ത് ഇക്കൊല്ലം 800 ബസുകൾ ഇറക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. എത്ര ശ്രമിച്ചാലും 20 ബസ് ബോഡിയിൽ കൂടുതൽ ഒരു മാസം ചെയ്യാൻ സെൻട്രൽ വർക്സിന് കഴിയില്ല. അതു തന്നെ കിറ്റ് വെളിയിൽനിന്നും വാങ്ങിച്ചാവേ പറ്റുകയുള്ളൂ. നമുക്ക് 800 ബസുകൾ ഇറക്കുകയും വേണം ബോഡി ചെയ്യാൻ പറ്റുകയുമില്ല എന്ന നിലപാട് സ്വീകരിക്കാൻ പറ്റില്ല. കോമ്പറ്റിറ്റീവ് ടെൻഡർ വിളിച്ച് ചെയ്യുകയാണ്. നമ്മൾ പഴയ ബോഡി ഉപേക്ഷിച്ചു. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ എടപ്പാളിലെ കാര്യം തന്നെ ഉദാഹരണമായി പറയാം. എടപ്പാളിൽ ബോഡി ബിൽഡിംഗിന് നാല് ബ്ലാക്ക്സ്മിത്ത് മാത്രമാണ് ജോലിക്കാരായിട്ടുള്ളത്. അവരെ വച്ചു മാത്രം ജോലി ചെയ്യിക്കാൻ സാധ്യമല്ല. അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ എടപ്പാളിൽ ചെയ്യുന്നത് മാവേലിക്കരയിലും ആലപ്പുഴയിലും കേടുപറ്റുന്ന ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നന്നാക്കൽ കംപ്ലീറ്റായിട്ടുമാണ്. പുതിയ ബോഡി കംപ്ലീറ്റായിട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നത് പാപ്പനംകോടുള്ള സെൻട്രൽ വർക്സിലാണ്. അവർക്ക് ജോലിയില്ലാതെ വരുന്നില്ല, ഇന്നുള്ള മുഴുവൻ ജീവനക്കാർക്കും ജോലി കൊടുക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഇതുമൂലം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ: ബസ് ബോഡി കിറ്റ് വാങ്ങി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ നിന്ന് ചെലവ് കുറച്ച് ബസുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതാണ് ഗുണകരം, കാരണം കേരളത്തിന്റെ കാലാവസ്ഥയ്ക്കനുസരണമായ ബസ് ബോഡി നിർമ്മിക്കാൻ പറ്റും. അതുകൊണ്ട് ഇത് ഉൾപ്പെടുത്തി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സംവിധാനത്തിൽതന്നെ ബസ് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ആവശ്യമായ നടപടി കൈക്കൊള്ളുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: 800 ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് 10 കൊല്ലം വേണ്ടിവരും. ഈ കൊല്ലം മാർച്ചിനുമുമ്പ് നമ്മൾ ഈ പണം അവൈൽ ചെയ്തേ പറ്റുകയുള്ളൂ. കടമെടുത്താണ് ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങനെ ചെയ്യാനുള്ള കഴിവില്ല. ഇന്ന് നിലവിലുള്ള ജീവനക്കാരെക്കൊണ്ട് ചെയ്യിക്കാവുന്നിടത്തോളം ജോലി നമ്മൾ ചെയ്യിക്കുന്നുണ്ട്. അവരെ ഐഡിൽ ആക്കുന്നില്ല. അവർക്ക് ജോലി നഷ്ടപ്പെടുന്നില്ല. അവരുടെ ഇൻസെന്റീവ് നഷ്ടപ്പെടുന്നില്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിലെ നിലവിലുള്ള ബോഡി ബിൽഡിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും ജോലി കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഈ ബോഡി വെളിയിൽ നിർമ്മിച്ചില്ലെങ്കിൽ കേരളത്തിലെ കാലാവസ്ഥയനുസരിച്ച് ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകൾക്ക് ഉൾപ്പെടെ എല്ലാറ്റിനും ബാധകമാണ്. മദ്രാസിലേയ്ക്കും ബാംഗ്ലൂരിലേക്കും ഓടുന്ന ബസ്സുകളൊക്കെ ഇതേ ഡിസൈൻ ഉള്ളതാണ്. എല്ലാവർക്കും അത് ഇഷ്ടമാണ്. അങ്ങനെയുള്ള ബസുകളിൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ കയറുന്നുമുണ്ട്. അതാണ് നമ്മുടെ അനുഭവം. പഴയ ബോഡിയേക്കാൾ പുതിയ ബോഡിയാണ് ആളുകൾക്ക് ഇഷ്ടം. അങ്ങനെയുള്ള ബസുകളിൽ കൂടുതൽ ആളുകളെ കിട്ടുന്നു എന്നതാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി.-സി.യുടെ അനുഭവം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ നിന്നും ബസ് ബോഡി പണിത് പുറത്തിറക്കുന്നതിനേക്കാൾ മൂന്ന് ലക്ഷം രൂപ കൂടുതൽ തുക യ്ക്കാണ് സ്വകാര്യ കമ്പനികൾക്ക് നൽകുന്നത്. ഇതുമൂലം ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം എത്രയാണെന്ന് വിശദീകരിക്കാമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന് നഷ്ടമില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല ലാഭമാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിൽ നിന്ന് ഇവിടത്തെ ജീവനക്കാരെ കൊണ്ട് ജോലി ചെയ്യിച്ച് ഒരു വണ്ടി പുറത്തിറക്കുമ്പോൾ നമ്മുടെ ജീവനക്കാരുടെ ചെലവിന്റെ വർദ്ധനവൊക്കെ കണക്കിലെടുത്തും ഗവൺമെന്റിന് കൊടുക്കാനുള്ള സെയിൽസ് ടാക്സ് ഏതാണ്ട് 70,000 രൂപ നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടാലും, നമ്മൾ ചെയ്യേണ്ടിവരുമ്പോൾ 5,23,250 രൂപയാണ് ഒരു ബോഡിക്ക്, എന്ന് പറഞ്ഞാൽ ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടേണ്ട 12 ശതമാനം സെയിൽസ് ടാക്സ് നഷ്ടമാണ് അത് 70,000 രൂപ വരും. അപ്പോൾ ഏതാണ്ട് ആറ് ലക്ഷത്തിലധികം രൂപ വരുന്ന ഒരു ബോഡി നമ്മൾ വെളിയിൽ ചെയ്യുമ്പോൾ 5,12,550 രൂപയേ ഉള്ളൂ. ഇതിൽ ഗവൺമെന്റിന് കിട്ടേണ്ട 12 ശതമാനം സെയിൽസ് ടാക്സ് കിട്ടുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ അല്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, നമ്മൾ ചെയ്യുന്നതിനേക്കാൾ കോസ്റ്റ് അക്കൗണ്ട് അനുസരിച്ച് കുറഞ്ഞ റേറ്റിലാണ് ചെയ്യുന്നത്.

ശ്രീമതി ഗിരിജാ സുരേന്ദ്രൻ: ബാംഗ്ലൂരിലെ ഹർഷ വീൽ മൂവേഴ്സ് കമ്പനിയിൽനിന്നും കിട്ടിയ കിറ്റുകൾ ഉപയോഗിച്ച് പുറത്തിറക്കിയ ബസുകൾ സ്റ്റാന്റേർഡ് പാലിക്കാത്തതും ചോർച്ചയുള്ളതുമായിരിന്നുവെന്ന കെ. സി. ആർ. ടി. സി. എംപ്ലോയീസ് അസോസിയേഷന്റെ പരാതിയനുസരിച്ച് മുൻ മന്ത്രി ശ്രീ. ഗണേഷ് കുമാർ ഹർഷ വീൽ മൂവേഴ്സിൽ നിന്നും അതിന്റെ ബോഡി കിറ്റുകൾ വാങ്ങി ഉപയോഗിക്കുന്നത് നിർത്തലാക്കിയത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഇപ്പോൾ ആ കമ്പനിക്കുതന്നെ വീണ്ടും ബസ് ബോഡികൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള കരാർ കൊടുക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഇതിനെക്കുറിച്ച് പരാതി വന്നപ്പോൾ പരിശോധിക്കാൻവേണ്ടി അത് നിർത്തിവച്ചു. അത് കിറ്റാണ്. നമ്മൾ ഇവിടെ അസംബിൾ ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. നമ്മൾ സ്വാഭാവികമായും മറ്റൊരു ഏജൻസിയുടെ കിറ്റ് അസംബിൾ ചെയ്യുമ്പോൾ ഉണ്ടായ പരിചയക്കുറവാണ്. ജീവനക്കാർക്ക് അന്ന് പരിചയം ഇല്ലായിരുന്നു. നമ്മുടേത് കോമ്പോസിറ്റ് ബോഡിയായിരുന്നു. ഇത് ആൾമെറ്റൽ ബോഡിയിലേക്ക് വന്നപ്പോൾ പരിചയക്കുറവുകാരണം അതിന്റെ ഒരു ബീഡിംഗ് വയ്ക്കാത്തതുകൊണ്ട് ഉണ്ടായതാണ് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത്. ഏതായാലും വീണ്ടും അത് പരിശോധിച്ച് അതിന്റെ തകരാർ അവർതന്നെ വന്നുനോക്കി പരിഹരിച്ചു. ഇപ്പോൾ ആ ബസ് ബോഡികൾക്ക് യാതൊരു കുഴപ്പവുമില്ല. അത് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് പഴയ ഒരു കാര്യമാണ്. നമുക്ക് ലോവസ്റ്റ് കാട്ട് ചെയ്യുന്നവർക്ക് കൊടുക്കാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല. ഹർഷ എന്നു പറയുന്ന കമ്പനി ലോവസ്റ്റാണ്, രണ്ട് ലക്ഷം രൂപവരെ ബോഡിയിൽ നമുക്ക് കുറക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവരെ ഒഴിവാക്കിയാൽ ഓരോ ബോഡിയിലും ഒന്നര ലക്ഷം രൂപവരെ നമുക്ക് നഷ്ടം വരും. അതുകൊണ്ട് ലോവസ്റ്ററുകാരെ ഒഴിവാക്കാൻ പറ്റില്ല. അഞ്ചരലക്ഷം രൂപ ചോദിച്ചിടത്ത് നമുക്ക് ഏഴ് ലക്ഷം രൂപവരെ കൊടുക്കേണ്ടിവരും. എന്നിട്ടും അവർ ചെയ്യുന്നത് ഒരു മാസം 15 ബസ് ബോഡികളാണ്. പ്രശ്നം എന്തെന്നു വച്ചാൽ വണ്ടിവാങ്ങാനും ബോഡി ചെയ്യാനും പണമുണ്ട്. ചെയ്തു തരാൻ നമുക്ക് ആളില്ല. ആ സ്ഥിതിയാണ് ഇപ്പോൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യെ സംബന്ധിച്ചുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ബോഡി ചെയ്യാൻ ആരെ കൊണ്ടുവന്നാലും ഏൽപ്പിക്കാൻ തയ്യാറാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, നമ്മുടെ തൊട്ടടുത്ത സംസ്ഥാനങ്ങളായ തമിഴ്നാട്, കർണ്ണാടക, മഹാരാഷ്ട്ര എന്നിവിടങ്ങളിലെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ ബസ് ബോഡി ബിൽഡിംഗ് നടത്തുന്നതായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അത് വലിയ ലാഭകരമാണെന്ന് പറയപ്പെടുന്നു. അത്തരത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് സ്വന്തമായിട്ടുതന്നെ ബോഡി ബിൽഡിംഗ് നടപ്പാക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: അത് അവരല്ല ചെയ്യുന്നത്. തമിഴ്നാട് ഇപ്പോൾ ബോഡി നിർമ്മാണം നിർത്തി എന്നു മാത്രമല്ല, ബസ് നിർമ്മാണവും നിർത്തി. അവിടത്തെ റൂട്ടുകൾ ലേലം ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഈ പറഞ്ഞ കമ്പനികളെല്ലാമാണ് കർണ്ണാടകത്തിൽ ബോഡി ചെയ്തു കൊടുക്കുന്നത് എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഏതായാലും ഇപ്പോൾ കേരളമാണ് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ റേറ്റിൽ ബോഡി ചെയ്തിക്കുന്ന സംസ്ഥാനം.

ശ്രീ. കെ. രാധാകൃഷ്ണൻ: ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം എത്ര ബസ് നിർമ്മിച്ചു എന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് പറയാൻ കഴിയുമോ? മിനി ബസുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നത് ലാഭകരമല്ല എന്ന് മുൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ഗണേഷ് കുമാർ ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ആ മിനി ബസുകൾ തന്നെ വീണ്ടും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യണമെന്നാണോ അങ്ങയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഇവിടെ മുൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞതായിട്ട് ഞാൻ കേട്ടില്ല, മിനി ബസുകൾ ലാഭകരമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സഭയിൽ പറഞ്ഞത് മിനി ബസുകൾക്ക് വളരെ ഡിമാന്റുണ്ടെന്നും ലാഭകരമാണെന്നുമാണ്. മാത്രമല്ല, ഈ സഭയിലെ എല്ലാ അംഗങ്ങളും ഇപ്പോൾ മിനി ബസ് വേണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. നമുക്ക് ആകെ 100 ബസുകൾ മാത്രമാണ് ഉള്ളത്. മിനി ബസുകൾ ലാഭകരമാണ്. കാരണം എല്ലായിടത്തും നിർത്തുകയും എല്ലാവരേയും കയറ്റുകയും ചെയ്യുന്നു. അത് ലാഭകരമല്ല എന്ന് ഇതുവരെ ആരും പറഞ്ഞു കേട്ടില്ല. ജീവനക്കാർക്ക് കുറേ ജോലി സമയം ലാഭിക്കാനും സ്ട്രെയിൻ കുറയ്ക്കാനും കഴിയും. അതുകൊണ്ട് കുറച്ച് പ്രായമായ ആളുകളെ മിനി ബസിൽ അയയ്ക്കാമെങ്കിൽ അവർക്ക് കൊച്ചുവണ്ടി ഓടിക്കുന്നതിന് ആയാസം കുറച്ച് കുറയുന്നതാണ്.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ 800-ഓളം ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ച് നടപടി സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്ന്. ഇപ്പോഴത്തേത് അനുസരിച്ച് ആലപ്പുഴയടക്കമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ 87 ഷെഡ്യൂളുകൾ ഉള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ട് സ്റ്റേഷനുകളിൽ 97 ബസുകളാണ് ആക്ച്വലി വേണമെന്നുള്ളത്.

മി. സ്പീക്കർ: നോ, നോ, അത് ഇതിൽ വരില്ല.

ശ്രീ. കെ. സി. വേണുഗോപാൽ: 800 ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായാൽ ഇത് ഏത് രീതിയിലാണ് നടപ്പിലാക്കുന്നത് എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മി. സ്പീക്കർ: അത് വേറെ കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: സർ, നമ്മൾ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് ആഭ്യന്തര അടിസ്ഥാനത്തിൽ വ്യവസായങ്ങളും അത്തരം സംരംഭങ്ങളും ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ചിത്രാഞ്ജലി സ്റ്റുഡിയോ എല്ലാം, മദ്രാസിൽ നിന്ന് സിനിമാ വ്യവസായം ഇങ്ങോട്ട് പറിച്ചുനടാൻ വേണ്ടിയാണ് കൊണ്ടുവന്നത്. ഇവിടെ മാർച്ച് മാസത്തിനകം 800 ഹൈടെക് ബസുകൾ ഇറക്കുമ്പോൾ മദ്രാസിലും, ബാംഗ്ലൂരിലും ഇതിന്റെ ജോലി നടത്തുന്നതിനുപകരം ഈ സംസ്ഥാനത്തുതന്നെയുള്ള ജില്ലകളിൽ സ്വകാര്യ പ്രൈവറ്റ് ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണം നടക്കുന്നുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ കേരളത്തിനുള്ളിൽത്തന്നെ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ മുതൽ നൽകുന്നതും ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ ലഭ്യമാകുന്നതുമായിട്ടുള്ള രൂപത്തിൽ കേരളത്തിൽത്തന്നെ ഇതിന്റെ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള.....

മി. സ്പീക്കർ: അവർക്കും ടെൻഡർ ചെയ്യാമായിരുന്നല്ലോ?

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: ചെറുകിട ആളുകൾക്ക് അത്തരം ഒരു സംവിധാനം ഗവൺമെന്റ് റിസർവേഷൻപോലെ കൊടുത്താലല്ലേ വരുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ ഉള്ളിൽത്തന്നെ ഇത്തരം ഒരു സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനു വേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ബോധപൂർവ്വം പരിശ്രമിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ട്; അതിനുള്ള നടപടികൾ മേലിൽ എങ്കിലും സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ബോധപൂർവ്വംതന്നെ ശ്രമിച്ചു. അതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തെ പല ആളുകളും കാട്ട് ചെയ്യുന്നില്ല, കാട്ട് ചെയ്തവരൊക്കെ 8 ലക്ഷം, 10 ലക്ഷം രൂപ ഒക്കെയാണ് കാട്ട് ചെയ്യുന്നത്. അങ്ങനെയൊന്നും കൊടുക്കാൻ പറ്റില്ല. കേരളത്തിൽ കാട്ട് ചെയ്ത് നെഗോസിയേഷനിൽ വന്ന ഒരാൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. ആലപ്പുഴയിലെ ഹൈടെക് എന്നുപറയുന്ന സ്ഥാപനത്തിന് അവർ ചോദിച്ചിടത്തോളം വണ്ടി കൊടുത്തു. അവരുടെ കപ്പാസിറ്റി എത്രയുണ്ടോ അത്രയും വണ്ടികൾ അവർക്ക് കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞു. അതിന് യാതൊരു വ്യത്യാസവുമില്ല. കേരളത്തിൽ വന്നവർക്ക് പ്രിഫറൻസ് കൊടുക്കാൻവേണ്ടി അവരെ പ്രത്യേകം വിളിച്ച് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. നെഗോഷ്യേറ്റ് ചെയ്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആ റേറ്റിലേക്ക് ഹൈടെക് എന്നുപറയുന്ന കമ്പനി മാത്രമാണ് വന്നത്. അവർക്ക് അവരുടെ റിക്വയർമെന്റനുസരിച്ചുള്ള വണ്ടി, ഇപ്പോൾത്തന്നെ പത്ത് ചേസിസ് അവർക്ക് കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. അവർ 100 എണ്ണം ചെയ്യാൻ തയ്യാറുണ്ടെങ്കിൽ 100 എണ്ണം കൊടുക്കാനും തയ്യാറാണ്. കേരളത്തിൽ നിന്ന് ആരുവന്നാലും കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ, ചിലതരം ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്തുവരുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ അതിന് രജിസ്ട്രേഷൻ കിട്ടാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ വെന്റിലേറ്റർ വച്ച ആംബുലൻസ്, ചില ഹോസ്പിറ്റലുകളിൽ വെന്റിലേറ്റർ ഉൾപ്പെട്ട ആംബുലൻസ് പുതിയതായി ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്തുവരുമ്പോൾ അതിന് രജിസ്ട്രേഷൻ കിട്ടാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ളതായി മനസ്സിലാക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് എല്ലാതരം ബസ്സുകൾക്കും, വാഹനങ്ങൾക്കും ഈ ആധുനിക കാലഘട്ടത്തിന്റെ മാറ്റത്തിന് അനുസരിച്ച് രജിസ്ട്രേഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് നിയമത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ആംബുലൻസ് രജിസ്ട്രേഷൻ കൊടുക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടില്ല. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഒരു ഇഷ്യൂവാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മി. സ്പീക്കർ: അത് ഇതുമായിട്ട് ഒരു ബന്ധവുമില്ല.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, എനിക്ക് അതറിയാം, ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതല്ല. ഗവൺമെന്റിനുള്ള അധികാരം ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്യാവുന്നത് ഒക്കെ ചെയ്യാം.

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്, ഈ ലോവസ്റ്റ് ടെൻഡർ അക്സെപ്റ്റ് ചെയ്ത Irizar കമ്പനിക്ക് 5,70,000 രൂപയ്ക്ക് ഉറപ്പിച്ചു എന്നുള്ളത് ഏറ്റവും നല്ല കാര്യമാണ്. പക്ഷേ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിലേക്ക് ഞാൻ ഒരു കാര്യം പറയുകയാണ്. ഈ കഴിഞ്ഞ ഫെബ്രുവരി 18-ന് നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത 1081-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നൽകിയ മറുപടി 21 ബസുകൾക്കുവേണ്ടി 1,45,80,990 രൂപ കൊടുത്തു എന്നാണ്. 21 ബസുകൾക്ക്, ഇതേ Irizar കമ്പനിക്ക്. 6,88,000 രൂപയാണ് ഒരു ബോഡി ബിൽഡിന് വന്നത്. അതേ കമ്പനിക്ക് തന്നെയാണ് 5,70,000 രൂപയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ ഉറപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഒരുലക്ഷത്തി പതിനായിരം രൂപയുടെ നഷ്ടമാണ് കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബസിന് ഇതേ കമ്പനിക്ക് തന്നെ കൊടുത്തതുവഴി വന്നത്. എങ്ങനെയാണ് ഇത്രയും വലിയ ഒരു വ്യത്യാസം വന്നത്. ലോവസ്റ്റ് ടെൻഡർ സ്വീകരിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഹയർ പർച്ചേയ്സ് റൂൾപ്രകാരം ഇതേ രൂപത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സ്വീകരിച്ച സമീപനം അന്ന് സ്വീകരിച്ചിരുന്നു എങ്കിൽ ഒരു ബസിൽ നിന്ന് ഒരു ലക്ഷത്തി പതിനായിരം രൂപ നമുക്ക് ലാഭിക്കുവാൻ പറ്റുമായിരുന്നില്ലേ? അതേ കമ്പനിക്കു തന്നെ എന്തുകൊണ്ട് ഇത്രയും കുറച്ചുകൊടുത്തു? ഗുരുതരമായ ഈ വീഴ്ച വരുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ പേരിൽ നടപടി എടുക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഇത് ബോഡിയല്ല, കിറ്റാണ്. തമ്മിൽ വ്യത്യാസമുണ്ട്. നമ്മുടെ ജീവനക്കാർക്ക് ജോലി കൊടുക്കണമെങ്കിൽ നമ്മൾ കിറ്റ് പുറത്തുനിന്ന് വിലയ്ക്ക് വാങ്ങിയേ ഒക്കൂ. കേരളത്തിൽ കിറ്റ് ഇല്ല. അപ്പോൾ ഇവിടത്തെ ജീവനക്കാർ 500-ൽ ചില്വാനം വരുന്ന മാൻഡേയ്സ് ഒരു വണ്ടിക്ക് നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാനും, ജീവനക്കാർക്ക് ജോലി കിട്ടാനും ടെൻഡർ വിളിച്ചു. ആ കാലത്ത് അങ്ങ് ചോദിച്ച അതേ ചോദ്യം ഞാൻ അവരോട് ചോദിച്ചു, ഇത് മുമ്പുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്, ചോദിച്ചപ്പോൾ അവർ പറഞ്ഞു, വേറെ യാതൊരു മാർഗ്ഗവുമില്ല. അന്ന് കിറ്റ് തരുന്നതിന് ലോവസ്റ്റായി വന്ന രണ്ടാളുകൾ ഉണ്ട് ഹർഷയും, ടി. വി. എസ്.-ഉം. പക്ഷേ ഹർഷയുടെ ബോഡി കുഴപ്പംവന്നു എന്ന് അന്ന് ഒരു പ്രചരണം ജീവനക്കാർ ഉൾപ്പെടെ ഉന്നയിച്ചപ്പോൾ ജോലി കൊടുക്കാൻ വേണ്ടി രണ്ടാമത്തെ Highest quotation കൊടുത്ത ഈ പറയുന്ന കമ്പനി ഇത് ഹുൾ ആയിട്ട് ചെയ്തു തരികയാണ്. മറ്റേത് കിറ്റ് വാങ്ങിക്കുകയാണ്. കിറ്റിന്റെ ക്വട്ടേഷനിൽ അവർ സെക്കന്റ് ലോവസ്റ്റ് ആയിട്ടാണ് വന്നത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. പക്ഷേ ഇതെല്ലാം കൂടി നമ്മൾ പറഞ്ഞാൽ ശരിയാകില്ല. അപ്പോൾ ഫസ്റ്റ് ലോവസ്റ്റുകാർ കുഴപ്പമായി, ആ കിറ്റ് കൊള്ളുകയില്ല എന്ന് ഒരു ആക്ഷേപം വന്നപ്പോൾ, പരിശോധിക്കാൻ വന്നപ്പോൾ സെക്കന്റ് വാങ്ങേണ്ടിവന്നു. പക്ഷേ ഇത്തവണ കർശനമായ ഒരു നിലപാട് എടുത്തു. ലോവസ്റ്റിനേ കൊടുക്കൂ എന്ന് ഒരു നിലപാട് എടുത്തു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അന്ന് 6 ഡീലക്സ് ബസും, 15 സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റുമാണ് ഇതിനുവേണ്ടി ഉപയോഗിച്ചത്. ഇപ്പോൾ Irizar Company-ക്ക് നമ്മൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞത് സൂപ്പർ ബിൽറ്റ് ഡീലക്സിന് 5 ലക്ഷത്തി 48 ആയിരം രൂപയും Irizar -ന്റെ Super fast ന് 5,12,250 രൂപയും ആണ്. ഇതാണ് ഇപ്പോൾ നമ്മൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന കണക്ക്. നേരത്തെ നമ്മൾ വാങ്ങിച്ചു എന്നുപറയുന്നത് ഇതാണ്. ഇപ്പോൾ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത് 5,48,000 രൂപ സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റിനാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എ. കെ. ബാലൻ: 5,48,000 രൂപ എന്ന് ആദ്യം പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഞാൻ പറഞ്ഞത് ടാക്സ് സഹിതമാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞതാണ് കറക്ടായ സംഖ്യ. ഇപ്പോൾ കിട്ടിയ ഒരു ചെറിയ കടലാസിൽ നോക്കിയാണ് പറഞ്ഞത്. ഞാൻ ആദ്യം ഉത്തരത്തിൽ പറഞ്ഞതാണ്, അതിനകത്ത് 12 ശതമാനം സെയിൽസ് ടാക്സ് കൂടിയുണ്ട്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇപ്പോൾ ഈ സൂചിപ്പിച്ചത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോ അതിനുമുമ്പുള്ള മന്ത്രിയോ നേരിട്ട് ഇടപെട്ടതല്ല എന്ന് എനിക്ക് കൃത്യമായി അറിയാം. അത് മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറുടെ തലത്തിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ നടന്നിട്ടുള്ള ചില കള്ളക്കളികളുടെ ഭാഗമാണ് എന്ന് എനിക്കറിയാം. നമ്മുടെയൊക്കെ പണം ഈ രൂപത്തിൽ പോകാതെ ഇതിനെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായി അന്വേഷണം നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഇത് ഇവിടെ പറഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ, എനിക്ക് പക്ഷേ കാര്യങ്ങൾ അറിയില്ല. ഞാൻ അതിനെപ്പറ്റി അന്വേഷിക്കാം. കാരണം അന്ന് പരിചയമില്ല, നമ്മൾ പുതുതായിട്ട് നടത്തുകയാണ്. പക്ഷേ എനിക്ക് കിട്ടിയ വിവരം നേരത്തേ ഉണ്ടായിരുന്ന, ലഭിച്ച ക്വട്ടേഷനുകളിൽ ഫസ്റ്റ് ലോവസ്റ്റും സെക്കന്റ് ലോവസ്റ്റും ഉൾപ്പെടുന്ന ക്വട്ടേഷനുകൾ അംഗീകരിച്ചു എന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ശ്രീ. രാധാകൃഷ്ണനും, ശ്രീ. ബാലനും പറഞ്ഞതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തീർച്ചയായിട്ടും ഇന്നുതന്നെ ഞാൻ അന്വേഷിക്കാം.

ശ്രീ. എം. വി. ജയരാജൻ: സർ, വെളിയിൽ നിന്ന് വാഹനങ്ങളുടെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതാണ് ആദായകരം എന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഒരു കാര്യം വ്യക്തമാക്കേണ്ടത് പുതുതായി ബോഡി നിർമ്മിച്ച് പുറത്തിറക്കുന്ന ബസുകളുടെ മെയിന്റനൻസ് കൂടി വെളിയിൽ നിന്നുള്ള കമ്പനികളെ നമ്മൾ ഏൽപ്പിക്കുന്നുണ്ടോ? മെയിന്റനൻസ് കൂടി ഏൽപ്പിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ആനുവൽ മെയിന്റനൻസ് കോൺട്രാക്ട് എന്നുപറയുന്നതുതന്നെ കിലോമീറ്റർ നിരക്കിലാണ്. അപ്പോൾ അതുകൂടി അവരെ ഏൽപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ പറഞ്ഞ റേറ്റ് എത്രയോ കൂടും, അപ്പോൾ അത് നമുക്ക് നഷ്ടമാകില്ലേ? എങ്ങനെയാണ് വെളിയിൽ നിന്ന് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത്; മെയിന്റനൻസ്കൂടി അവരെ ഏൽപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിലാണോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, മെയിന്റനൻസ് ഏൽപ്പിച്ചിട്ടില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, ഭാവിയിൽ ഏൽപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുമില്ല. മെയിന്റനൻസ് നമ്മൾതന്നെ ചെയ്യുക. ബോഡി ബിൽഡിംഗോടുകൂടി അവരുടെ ജോലി കഴിഞ്ഞു. ടാക്സും എൻട്രി ടാക്സും മറ്റുള്ളതും കൊടുത്ത് തിരുവനന്തപുരത്ത് ഡെലിവറി ചെയ്യുമ്പോൾ അവർക്ക് പേമന്റ് കൊടുക്കുകയാണ്. സാധാരണ പുതിയ വണ്ടികൾ വാങ്ങുമ്പോൾ കമ്പനികൾക്കുള്ള മൈലേജ് കോൺട്രാക്ട് ഉണ്ട്. അത് എല്ലാ വണ്ടികൾക്കും ഉണ്ട്. നമ്മുടെ കാറുകൾക്കും ഒക്കെ ഉള്ളതാണ്, അല്ലാതെ യാതൊരു മെയിന്റനൻസും ആരെയും ഏൽപ്പിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് : സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ ഷൊർണ്ണൂരിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ മെറ്റൽ ഇൻഡസ്ട്രീസ് അടക്കം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ ഏതെങ്കിലും പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ ബസുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് പദ്ധതി സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; അങ്ങനെ പദ്ധതി സമർപ്പിക്കുന്നുവെങ്കിൽ അവർക്ക് പ്രത്യേക പരിഗണന നൽകുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഇവിടെ ഈ മൂന്നു കമ്പനികൾ ഉൾപ്പെടെ 15 ആളുകളാണ് ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് പദ്ധതി തന്നിരിക്കുന്നത്. അതിൽ കേരളത്തിൽ നിന്നുള്ളത് ഉമേഷ് ടെക്ക്, ചേർത്തല എന്നൊരു കമ്പനിയാണ്. അവർ എട്ടൊൻപത് ലക്ഷം രൂപയാണ് ചോദിച്ചിരിക്കുന്നത്. അവരെ നെഗോഷിയേഷന് വിളിച്ചിട്ട് വന്നിട്ടുമില്ല. ബാക്കി ആലപ്പുഴയിലെ ഹൈടെക്കിന് കൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ കമ്പനി വരാൻ തയ്യാറുണ്ടെങ്കിൽ പൊതുമേഖലയാണെങ്കിൽ സാങ്കേതികത്വത്തിനും മറ്റും പോകേണ്ട കാര്യമില്ല. സാങ്കേതികമായി ഇവർക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുത്തിയാൽ അവർക്ക് എത്ര ബസ് വേണമെങ്കിലും ഓർഡർ കൊടുക്കാം, പൊതുമേഖലയെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് സാങ്കേതികത്വത്തിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. ടെൻഡറിനും പോകുന്നില്ല. ഇനി വന്നാലും അവർക്ക് കൊടുക്കുന്നതിൽ ഒരു വിരോധവും ഇല്ല.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വ്യക്തമാക്കിയപ്പോൾ ബോഡി നിർമ്മാണത്തിനുള്ള കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ അപര്യാപ്തതയെക്കുറിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ഒരു പരിശോധനയ്ക്കുവേണ്ടി കൂടി പറയുകയാണ്. ബോഡികൾ പൊളിഞ്ഞ്, യാത്ര ചെയ്യാൻ പറ്റാത്ത സ്ഥിതിയിൽ നിലവിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന എത്രയോ ബസുകൾ ഇപ്പോൾ ഉണ്ട്. നമുക്ക് ആവശ്യമായ യന്ത്ര സംവിധാനവും ഇല്ല. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള സാദ്ധ്യതകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ ഉപകരണങ്ങൾ, സാധനസാമഗ്രികൾ യഥാസമയം നൽകാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ?

മി. സ്പീക്കർ: അതിന് മാത്രം മറുപടി പറഞ്ഞാൽ മതി. ഒരു ചോദ്യം മാത്രം മതി.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ : സർ, ഒറ്റക്കാര്യം കൂടി അതിന് ആവശ്യമായ സംവിധാനം....

മി. സ്പീക്കർ: യേസ്, മിനിസ്റ്റർ മറുപടി പറയൂ.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : സർ, ഇപ്പോൾ അത് ഉണ്ട്, നമ്മുടെ വണ്ടികളുടെ പ്രായം 12-ഉം 13-ഉം കൊല്ലമാണ്. പുതിയ ബോഡികൾ വരുന്നതോടുകൂടി 9 കൊല്ലത്തിൽ കൂടുതൽ പ്രായമായ മുഴുവൻ വണ്ടികളും ഇക്കൊല്ലം മാറ്റാൻ ആണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. 9 കൊല്ലത്തിൽ കൂടുതൽ പ്രായമുള്ള ഒരു വണ്ടിയും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ പാടില്ല. അത് ഏഴ് കൊല്ലത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവരാനാണ് നമ്മുടെ ശ്രമം. ഈ സംവിധാനം പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗിക്കാം. ഇളകിക്കിടക്കുന്നത് ഉറപ്പിക്കാൻ ഏർപ്പാട് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ : സർ, കേരളത്തിൽ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ വഴിയായിരുന്നു മുമ്പ് നമ്മൾ ബോഡികൾ നിർമ്മിച്ചിരുന്നത്. ഉദാഹരണമായി കേരളാ സൈക്കിൾ എന്ന് ഒരു സൈക്കിൾ നിർമ്മാണശാല ചാക്കയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. അത് പൂട്ടിയപ്പോൾ അവിടേയും ബസ് ബോഡി നിർമ്മിച്ചു. പാപ്പനംകോട് നിർമ്മിച്ചു. പലയിടങ്ങളിലും നിർമ്മിച്ചു. ഇപ്പോൾ ഇതെല്ലാം പുറത്തു കൊടുക്കുകയാണ്. പെട്ടെന്ന് ഇറക്കണം എന്നുള്ള ആഗ്രഹത്തിൽ കൊടുക്കുന്നതുവഴി നമുക്ക്

തൊഴിൽ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നു, സെയിൽ ടാക്സ് നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നു, അതുപോലെ തന്നെ മെറ്റൽ ബോഡി ആക്കിയതോടുകൂടി നമ്മുടെ തടി ചെലവാകുന്നില്ല. അങ്ങനെ പലവിധ നഷ്ടം ഇവിടെയുണ്ട്. എക്സ്പ്രസ്സ് കുറേ കഴിയുമ്പോൾ സൂപ്പർഫാസ്റ്റാകും, സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് ഫാസ്റ്റാകും. അത് കുറേ കഴിയുമ്പോൾ ഓർഡിനറിയാകും എന്നുള്ള പ്രക്രിയയാണ് ഉള്ളത്. ഇപ്പോഴത്തെ ഈ ഹൈടെക്ക് ബസുകൾ നമുക്ക് ഒരു കാരണവശാലും ഓർഡിനറിയായി ഓടിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. അതിൽ മുപ്പത്തിയാറ് മുപ്പത്തിയേഴ് സീറ്റുകളേയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് അറ്റ്ലീസ്റ്റ് ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ ബസുകളുടെയെങ്കിലും ബോഡി നിർമ്മാണം നിർബന്ധമായും ഇവിടെ ചെയ്ത് നമ്മുടെ തൊഴിൽ നഷ്ടവും നമ്മെ സെയിൽ ടാക്സിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കാനുള്ള.....

മി. സ്പീക്കർ: എത്ര തവണ പറഞ്ഞു. ചോദ്യകർത്താക്കൾ അതിൻമുമ്പ് പറയുന്ന ഉത്തരം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന്.....

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ : സർ, നമുക്ക് വലിയ തൊഴിൽ നഷ്ടം ഇവിടെ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, ഈ രാജ്യത്ത് സാങ്കേതിക വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് പഠിച്ചിറങ്ങുന്ന ധാരാളം ആളുകളുടെ അവസരം നഷ്ടപ്പെടുന്നതു കൊണ്ടാണ് ചോദിച്ചത്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. എ. ചന്ദ്രൻ:

ശ്രീ. ജി. പ്രതാപവർമ്മ തമ്പാൻ : മറുപടി പറയണം സർ,

മി. സ്പീക്കർ: അതിനു മുപടി പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. അതിന് മുമ്പ് പറയുന്ന മറുപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കണം. ഒരു ചോദ്യം ചോദിക്കാനുണ്ടെങ്കിൽ അതുമാത്രം ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കരുത്.

ശ്രീ. കെ. എ. ചന്ദ്രൻ : സർ, ചെറിയ ബസിനും വലിയ ബസിനും ബോഡി നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്ന നിലയിൽ ആക്കേണ്ടതുണ്ട്. നിർഭാഗ്യവശാൽ ഇന്ന് പല ബസുകളുടേയും ചവിട്ടുപടികൾ പല നിലയിലാണ് നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. നിസാര കാര്യമാണെങ്കിലും ബസ്സിൽ കയറുമ്പോഴും ഇറങ്ങുമ്പോഴും അതുമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഇല്ലാതാക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള : ഇപ്പോൾ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ബോഡിയാണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളൊക്കെ ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ വളരെ താഴ്ത്താൻ പറ്റില്ല. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ സ്ഥിതിയനുസരിച്ച് ഹൂട്ട്ബോർഡ് റോഡിൽ ഇടിക്കാത്തരീതിയിലുള്ള ഒരു സംവിധാനമാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. പുതിയതായി വരുന്ന ബസ്സുകളിൽ ഈ സംവിധാനം ഉണ്ടാകും.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. കേരളത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ്. യാത്രക്കാരുടെ ക്ലേശങ്ങൾ പരിഹരിക്കുകയെന്നുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം ഏറ്റെടുത്ത് ഒരു പബ്ലിക് യൂട്ടിലിറ്റി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സർവ്വീസായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതോടൊപ്പം തന്നെ കേരളത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട തൊഴിൽദായക സ്ഥാപനം കൂടിയാണ്. ആ അവസ്ഥ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ഈ ക്വസ്റ്റ്യൻ ഉൽഭവിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിലെ വിവിധ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ നിന്നായി ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്ത് ഏതാണ്ട് ഒരു ദിവസം രണ്ടു ബസ്സുകൾ വരെ പുറത്തിറക്കുന്ന സാഹചര്യമായിരുന്നു കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ നിന്നിറങ്ങുമ്പോൾ ഉണ്ടായിരുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെൻറിന്റെ കാര്യം പറയാനും പ്രസംഗിക്കാനും നമുക്ക് വേറെ സമയമുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ചോദ്യം ചോദിക്കണം.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: നിലവിലുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ഇത്രയും ബസ്സുകളുടെ ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്തിറക്കാൻ ഉള്ള സൗകര്യമില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. അതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ ആളുകൾക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കുന്നതിനും.....

മി. സ്പീക്കർ: ഇതൊക്കെ പറഞ്ഞതാണ്.

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ: സർ, നമ്മുടെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്ത് ഇറക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നശേഷം എംപാനൽ ഉൾപ്പെടെ ആരേയും പിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഈ വർക്ക്ഷോപ്പിലുള്ള സൗകര്യം വിനിയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. അദ്ദേഹം രണ്ട് ബസ് ആണ് ഇറക്കിയത്. ഞാൻ മൂന്ന് ബസ് ഇറക്കിയേച്ച് പോയ ആൾ ആണ്. അദ്ദേഹം രണ്ടിന്റെ സൗകര്യമേ പറഞ്ഞുള്ളൂ. ഒരു മാസത്തിൽ 90 ബസ്സുകൾ വരെ ഇറക്കിയതാണ്. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം ആലോചിക്കണം. ഇവിടെ ആരേയും പിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടിട്ടില്ല, ഈ സൗകര്യം പൂർണ്ണമായി ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് തൊഴിൽദായകനും എല്ലാമാണ്, പക്ഷേ പണം ഇല്ല, ശമ്പളം കൊടുക്കാനും പെൻഷൻ കൊടുക്കാനും പണമില്ലെന്ന് അങ്ങേക്കറിയാം. 516 കോടി രൂപ കടവുമായിട്ടാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് ഈ സ്ഥാപനം ഏറ്റെടുത്തത്. ഇതെങ്ങനെയെങ്കിലും ഉരുട്ടി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുകയാണ്. ഞാൻ ആരെയും കുറ്റപ്പെടുത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. ഈ സ്ഥാപനം നിലനിന്നാലേ, ചുവർ ഉണ്ടായാലേ ചിത്രം എഴുതാൻ കഴിയൂ എന്ന ഒരു അപ്രോച്ച് സ്വീകരിക്കാതെ മുന്നോട്ടുപോയാൽ ഒരു സ്ഥാപനവും നമുക്ക് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയില്ല.

ശ്രീ. പ്രയാർ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ: സർ, ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന് നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ അപര്യാപ്തമാണെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞു. ആധുനിക രീതിയിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളോടും സജ്ജീകരണങ്ങളോടും കൂടി ഒരു പുതിയ സ്ഥാപനം ഇതിനു വേണ്ടി കൊട്ടാരക്കരയിലോ, പത്തനാപുരത്തോ, ചടയമംഗലത്തോ സ്ഥാപിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: കൊട്ടാരക്കര വേണ്ട, നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഒരു സാധനവും കൊട്ടാരക്കര വേണ്ട, ഇത് അങ്ങേക്ക് അറിയാം. സാമ്പത്തികമായി പിടിച്ചു നിൽക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. കടമെടുത്ത് നമ്മൾ വാങ്ങുകയാണ്. ഏറ്റവും കുറച്ചു തുകയ്ക്ക് ചെയ്ത് ജനങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനം ചെയ്യാനേ നമുക്ക് കഴിയൂ. അല്ലാതെ ഇതൊരു തൊഴിൽദായക സേവന മേഖലയായി നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ തൽക്കാലം നിവൃത്തിയില്ല. ഒരു കാലത്ത് പറ്റിയാൽ നമുക്ക് ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, മലബാറിലെ ഏറ്റവും വലിയ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബോഡി ബിൽഡിംഗ് വർക്ക്ഷോപ്പ് ആയിരുന്നു എടപ്പാളിലേത്. അവിടെനിന്ന് ദിനംപ്രതി ഏകദേശം ഒരു ബസ് ആയിരുന്നു പഴയ കാലത്ത് പുറത്തിറക്കിയിരുന്നത്. ഈ ബസുകളുടെ life expectancy 9 വർഷം മുതൽ 12 വർഷം വരെയായിരുന്നു. പക്ഷേ പുറത്തുനിന്ന് വാങ്ങുന്ന ഇപ്പോഴുള്ള ബസുകളുടെ life expectancy വെറും 6 വർഷമാണ്. മാത്രമല്ല, ഇത് ഫ്യൂവൽ എഫിഷ്യന്റ് അല്ല. അതുപോലെ തന്നെ മെയിന്റനൻസ് ഫ്രീയല്ല. അതുകൊണ്ട് ലോങ്ങ്ടേമിൽ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് നഷ്ടം വരുന്നു. ഇത് പരിഹരിച്ച് എടപ്പാൾ വർക്ക്ഷോപ്പ് റിവൈവ് ചെയ്ത് അവിടെനിന്നും പ്രൊഡക്ഷൻ തുടങ്ങാൻ മന്ത്രി തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അത് ആലോചിക്കണം. ഇപ്പോൾ അവിടെ ജീവനക്കാർക്ക് പണിയുണ്ട്. നമ്മുടെ കേട് പറ്റുന്ന വണ്ടികളുടെയെല്ലാം പരിഷ്കാരം ഇപ്പോൾ നടത്തുന്നത് എടപ്പാളിലാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇൻഡ്യയുടെ ഒരു സ്ഥാപനമാണ് ആൽവിൻ. ആൽവിനിൽ നിന്ന് ബോഡി ചെയ്തിച്ച് വാങ്ങിയ വണ്ടികൾ ഇപ്പോഴും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഓടുന്നുണ്ട്. ആൽവിൻ ബോഡി പുറത്തുനിന്ന് ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് കുഴപ്പമുണ്ട് എന്നുള്ളതല്ല, അനുഭവം തിരിച്ചാണ്. നമ്മുടെ ബോഡിയേക്കാൾ കുറച്ചുകൂടി മെച്ചമാണ്. പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, കഴിഞ്ഞ ദിവസം സഭയുടെ മേശപ്പുറത്തുവച്ച സി. ആന്റ് എ. ജി.-യുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്, Procurement of bus chassis without analysing technical and commercial advantages resulted in avoidable expenditure of Rs. 0.60 crores എന്നാണ്. ആ കാര്യം തന്നെയാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണനും ശ്രീ. ബാലനും പറഞ്ഞത് എന്നു ഞാൻ സംശയിക്കുന്നു. ഇങ്ങനെ നഷ്ടം ഉണ്ടാക്കാൻ ഉത്തരവാദികളായവരുടെ മേൽ ശക്തമായ നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ അങ്ങ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അവരൊന്നും ഇപ്പോൾ സർവ്വീസിൽ ഇല്ല. ഞാൻ ഇത് വായിച്ചതാണ്; പഠിച്ചതാണ്; അന്വേഷിച്ചതാണ്. അത് കഴിഞ്ഞ കാലത്ത് ഉണ്ടായ സംഭവമാണ്. ചില വ്യക്തികളാണ് അതിന് കാരണക്കാർ. ഒരാൾ അങ്ങയുടെ നാട്ടുകാരൻ തന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. അങ്ങനെയൊക്കെപ്പോയാൽ നമ്മൾ പഴയ ആളുകളെയൊക്കെ പിടിച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് കേസും വഴക്കും ഒക്കെ ഉണ്ടാക്കുന്നത് ശരിയാണെന്നുള്ള വിശ്വാസം ഈ ഗവൺമെന്റിന് ഇല്ല. അക്കൗണ്ടൻറ് ജനറൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതൊക്കെ ശരിയാണ്. അതിനൊന്നും ഉടനെ പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധ്യമല്ല. പ്രതികാരബുദ്ധിയോടുകൂടി ആരുടേയും പേരിൽ നടപടിയെടുക്കാനും ഗവൺമെൻറ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എൻ. ശക്തൻ: സർ, ഇപ്പോൾ ബോഡി ചെയ്ത് ഇറക്കുന്ന കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ എക്സ്പ്രസ്സ്, സൂപ്പർഫാസ്റ്റ് ബസുകളുടെ പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റി 48-ഉം, ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ, ഓർഡിനറി ബസുകളുടേത് 53-ഉം ആണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോൾ 63 പാസഞ്ചർ കപ്പാസിറ്റിയുള്ള ബോഡിയാണ് ഇറക്കിയിരുന്നത്. അതുമൂലം 10 പേർക്ക് ഇരുന്നും 10-15 പേർക്ക് നിന്നും യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. 25 പേർക്ക് അധികച്ചെലവില്ലാതെ കൂടുതൽ യാത്ര ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതുമായ ബസ്സുകൾ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഇറക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, 63 സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റിയുള്ള ബസ്സുകൾ ഇപ്പോൾ അശോക് ലെയ്ലന്റ് ഇറക്കുന്നില്ല എന്നാണ് എന്റെ അറിവ്. ഫാസ്റ്റിന്റെയും സൂപ്പർഫാസ്റ്റിന്റെയും ചേസിസാണ് പ്രശ്നം. പല വണ്ടികളിലും പല രീതിയിലാണ് സീറ്റ്. സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റാണെങ്കിലും ഡീലക്സാണെങ്കിലും സീറ്റ് കുറയും. ലെഗ് സ്പേസ് കൂട്ടാൻ വേണ്ടി സീറ്റുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കും. എല്ലാ വണ്ടികളിലും ഒരു പോലെ സീറ്റ് വയ്ക്കാറില്ല. 63 സീറ്റിംഗ് കപ്പാസിറ്റിയുള്ള വണ്ടികൾ എനിക്ക് ഓർമ്മയുണ്ട്. ഇന്ന് ആ വണ്ടികൾ ഇല്ല. എന്നാൽ പുതിയ ചില മോഡൽ വണ്ടികൾ വരുന്നുണ്ട്. നാഷണൽ ഹൈവേയിലും മറ്റ് പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡുകളിലും ഓടിക്കുന്നതിന് കൂടുതൽ കപ്പാസിറ്റിയുള്ള വണ്ടികൾ ഇറക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യും ഗവൺമെന്റും ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്കോയ: സർ, ധാരാളം ബസ്സുകൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് വരുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഏതെങ്കിലും ഒരു സ്ഥാപനം സിന്തറ്റിക് സീറ്റ് കവർ നിർമ്മിക്കുന്നതായറിയില്ല. സ്വന്തമായി എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുള്ള കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. സിന്തറ്റിക് സീറ്റ് കവർ നിർമ്മിക്കാനാവശ്യമായ ഒരു യൂണിറ്റ് തുടങ്ങാൻ ആലോചിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അങ്ങയെപ്പോലെ പരിചയസമ്പന്നനായ ഒരാൾ അതിനുള്ള നിർദ്ദേശം സമർപ്പിച്ചാൽ തീർച്ചയായിട്ടും പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീമതി മാലേത്ത് സരളാദേവി: സർ, സ്ത്രീകളാണ് ബസ്സിന്റെ പുറകിലിരുന്ന് സഞ്ചരിക്കുന്ന ആളുകൾ. ബോഡി നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ സ്ത്രീകൾക്ക് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ബസ്സുകളിൽ ഫുട്ട്ബോർഡ് വളരെ ഉയരത്തിലാണ്. ഇത് നീളം കുറഞ്ഞവർക്കും പ്രായമായവർക്കും ഗർഭിണികൾക്കും കയറാൻ വളരെ വിഷമമാണ്. അതുപോലെ ബസ്സിനുള്ളിലെ കമ്പികൾ ഉള്ളിലോട്ട് നിൽക്കാതെ വാതിലിനോട് ചേർന്ന് നിൽക്കുന്നതിനാൽ തെറിച്ചു പോകുന്നു. ബസ്സുകളുടെ ബോഡി നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ സ്ത്രീകൾക്ക് കൂടുതൽ സുരക്ഷ ലഭിക്കത്തക്കവണ്ണം എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഫുട്ട്ബോർഡിന്റെ കാര്യം ഇവിടെ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ സ്റ്റാൻഡേർഡ് സൈസാണ്. പുതിയ ബോഡി വരുമ്പോൾ ഫുട്ട്ബോർഡിന്റെ പ്രശ്നം അവസാനിക്കും. മുമ്പിലാണ് കൂടുതൽ ആക്സിഡന്റ് ഒക്കെ ഉണ്ടാകുന്നത്. സ്ത്രീകൾക്ക് അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കാതിരിക്കാനാണ് പുറകിൽ ഇരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ ബസ്സിൽ പുരുഷൻമാരൊക്കെ നിൽക്കുകയാണ്. ഇന്ന് ബസ്സുകളിൽ സ്ത്രീകൾക്ക് 1-2 സീറ്റുകൾ പോര. ഇനി കേരളത്തിൽ സ്ത്രീ-പുരുഷ വ്യത്യാസം അധികകാലം നിലനിൽക്കാൻ പോകുന്നില്ല. പുരുഷന്മാർക്കും റിസർവേഷൻ വേണ്ട സ്ഥിതി വരും.

ശ്രീ. തോമസ് ഉണ്ണിയാടൻ: സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ പരിചയ സമ്പന്നരായ, ബോഡി നിർമ്മിക്കാൻ പര്യാപ്തരായ ജീവനക്കാരെ റിക്രൂട്ട് ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ബോഡി നിർമ്മാണം കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യിൽ നിന്നും മാറ്റി മറ്റ് സ്ഥാപനങ്ങളെ ഏൽപ്പിക്കുക വഴി, ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്ന എക്സ്പെർട്ടായ ജീവനക്കാരുടെ സേവനം ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാതെ വരുന്നു. ഇത്തരം ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സാഹചര്യം ഉണ്ടാക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അങ്ങനെ ഒരു ജീവനക്കാരന്റെയും സേവനം അവസാനിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. അവർ വണ്ടി ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. അധികം വണ്ടികൾ ഇറക്കേണ്ടി വരുന്നതുകൊണ്ടാണ് നമ്മൾ പുറത്ത് കൊടുത്ത് ചെയ്യുന്നത്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞത്, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ വർക്ക് ഷോപ്പുകളിൽ ഉദ്ദേശിച്ചതുപോലെ ബോഡി ബിൽഡിംഗ് ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യമില്ലെന്നാണ്. അതൊരു ശരിയായ മറുപടിയാണെന്ന് എനിക്ക് തോന്നുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ അവസാന സാമ്പത്തിക വർഷം എത്ര ബസുകൾ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ബോഡി ബിൽഡിംഗ് നടത്തി എന്ന് പരിശോധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ മറുപടി പറയേണ്ടി വരുമായിരുന്നില്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് ഏടപ്പാളിൽ ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്യാൻ പ്രത്യേകം കെട്ടിടമുണ്ടാക്കി അതിനുള്ള സൗകര്യം ആരംഭിച്ചു, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ഡിപ്പോകളിൽ ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്യാൻ സൗകര്യമാക്കിയശേഷം, 6 വക്ഷത്തിലധികം രൂപ കേരളത്തിൽ ഒരു ബസ് ബോഡി ചെയ്യാൻ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ആവശ്യമായി വരുമെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ, ഇവിടെ സമയം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട്, അതിന്റെ ബ്രേക്കപ്പ് തന്നിരുന്നാൽ അതുപോലും ഉദ്യോഗസ്ഥർ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മുമ്പാകെ സത്യസന്ധമായി കൊടുക്കുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളതിൽ സംശയമുണ്ട്. കേരളത്തിലെ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ ലാഭകരമായി ബോഡി ബിൽഡ് ചെയ്യാൻ സൗകര്യമുള്ളപ്പോൾ അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പോകേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അത് പരിശോധിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, അങ്ങയുടെ കാലത്തുള്ള ഓഫീസർമാർ തന്നെയാണ്. ഞാൻ ആരെയും പുതിയതായി വച്ചിട്ടില്ല. അവരൊക്കെ കൊള്ളരുതാത്ത വരാണെന്ന് അങ്ങ് പറഞ്ഞാൽ അത് അംഗീകരിക്കാൻ ഞാൻ തയ്യാറാണ്. അത് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുപോലെയല്ല. നമ്മളെല്ലാപേരുംകൂടി ഭരിച്ച് ഈ പരുവത്തിലാക്കി.

800 ബസ്സുകളെന്നുള്ള ടാർജറ്റെത്തിക്കാൻ ഒരു കാരണവശാലും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-ക്ക് സാധിക്കില്ല എന്ന് അദ്ദേഹത്തിനറിയാം. എത്ര വണ്ടി നിർമ്മിച്ചു എന്ന് നോട്ടീസ് തന്നാൽ പറയാം. ഞാൻ ഇതൊന്നും ചികഞ്ഞ് നോക്കുന്ന ആളല്ല. ആ കാലഘട്ടത്തിൽ എത്ര വണ്ടി നിർമ്മിച്ചു എന്ന് അദ്ദേഹത്തിനറിയാം. അത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൈവശമുണ്ട്. എന്റെ കൈവശമില്ല. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ സംവിധാനം ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നതൊക്കെ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ജനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ പുതിയ ബസ്സുകളാണ് ആവശ്യം. പണം കടമെടുത്താണെങ്കിലും അത് പൂർത്തിയാക്കാനും ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ച സബ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദ്ദേശവും ആ കമ്മിറ്റി എടുത്ത തീരുമാനവും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ തീരുമാനവും കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ തീരുമാനവും അനുസരിച്ച് കാര്യങ്ങൾ മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. ഇത് സുതാര്യമാണ്. കോംപറ്റിറ്റീവ് റേറ്റിൽ ആര് വന്നാലും ബോഡി ചെയ്യിപ്പിക്കുന്നതിന് വിരോധമില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. യു. രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി.-യുടെ ബോഡി ബിൽഡിംഗിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ക്വട്ടേഷൻ ക്ഷണിച്ച് പല ഏജൻസികളേയും ഏൽപ്പിച്ചു. അത് നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിലെ Small Scale Industrial മേഖലയിൽ ഇത്തരം നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഒരുപാട് സ്ഥാപനങ്ങളുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ഇതുപോലെ അവരെ സഹായിക്കുന്നതിന് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഉൾപ്പെടെയുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. ഇന്ന് അവയൊക്കെ അടച്ചുപൂട്ടേണ്ട അവസ്ഥയുണ്ടായിരിക്കുകയാണ്. കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ബോഡി ബിൽഡിംഗിന് ഇത്തരം സ്ഥാപനങ്ങളെ സഹായിക്കുന്നതിന് കോംപറ്റിറ്റീവ് റേറ്റനുസരിച്ച് ചെയ്യിച്ചുകൊണ്ട് ഈ Small Scale Industries-നെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ക്വാളിറ്റിയും റേറ്റും അംഗീകരിക്കുന്നതാണെങ്കിൽ ആരെയും ഏൽപ്പിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ: സർ, 21 ബസ്സുകളുടെ കിറ്റാണ് വാങ്ങിച്ചതെന്ന് പറഞ്ഞു. അത് 100 എന്നുള്ള തർക്കവുമുണ്ട്. അത് അദ്ദേഹം വ്യക്തമായി പറഞ്ഞില്ല. കഴിഞ്ഞ വർഷം ഇത് ക്വട്ടേഷൻ കൊടുത്താണോ അതോ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പരിശോധന നടത്തി അവർക്ക് ഇഷ്ടമുള്ള കമ്പനിക്ക് കൊടുക്കുകയാണോ ചെയ്തത് എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ക്വട്ടേഷൻ കൊടുത്താണ്. ഇവിടത്തെ ജീവനക്കാർ ഐഡിൽ ചെയ്തപ്പോൾ ചെയ്തതാണ്. ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞു. പാപ്പനംകോട്ടാണ് അത് ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്ന്. 100 ബോഡിക്കാണ് ഓർഡർ കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ 10-30 എണ്ണം വന്നുകഴിഞ്ഞു. ബാക്കി വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വർക്ക്ഷോപ്പിലെ ജീവനക്കാർക്ക് ജോലി കൊടുക്കുന്നതിനും അവിടെ ബോഡി ബിൽഡിംഗ് നിലനിർത്താനും വേണ്ടിയാണ്.

ശ്രീ. എം. എ. വാഹീദ്: സർ, ഹൈടെക് ബോഡി ബസ്സുകളെല്ലാം ഓടുന്നത് ഹൈവേകളിലും മെയിൻ സെൻട്രൽ റോഡുകളിലുമാണ്. ഒരുപാട് ഹൈടെക് ബസ്സുകൾ ഹൈസ്പീഡിൽ ഓടുന്നത് കഴക്കൂട്ടം ഗ്രാമവാസികൾ കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗ്രാമ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഓടുന്ന വണ്ടികളെല്ലാം മുത്തശ്ശി വണ്ടികളാണ്. അവയുടെ ബോഡി കീറിപ്പറിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഭയങ്കര ശബ്ദവും വിറയലുമുള്ള ബസ്സുകളാണ്. ബസ്സിൽ കയറിയാൽ നമുക്ക് വിറയൽ രോഗം പിടിപെടും. ഇത് അവസാനിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ബോഡി ബിൽഡിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കെ. എസ്. ആർ. ടി. സി. ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

മി. സ്പീക്കർ: ബോഡി ബിൽഡിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യമല്ല.

ശ്രീ. എം. കുമാരൻ: സർ, കാസർഗോഡ് ജില്ലയിൽ ഇപ്പോൾ ഏകദേശം 16 ബസ്സുകൾ കട്ടപ്പുറത്തുണ്ട്. ഡി. ടി. ഒ.-യോട് ചോദിക്കുമ്പോൾ ആവശ്യമായ സ്പെയർ പാർട്സ് കിട്ടുന്നില്ലെന്ന് പറയും. ഞാൻ എന്റെ ലെറ്റർ പാഡിൽത്തന്നെ 23 ഐറ്റംസ് എഴുതിയ കത്ത് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എത്രയും പെട്ടെന്ന് സ്പെയർ പാർട്സുകൾ അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ബസ്സുകൾ കട്ടപ്പുറത്തുനിന്നും ഇറക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം അത് അന്വേഷിക്കാതെ പറഞ്ഞതാണ്. കാസർഗോഡ് സ്പെയർ പാർട്സിന് യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെർക്കളം അബ്ദുള്ളതന്നെ അത് വ്യക്തമാക്കി. അവിടെനിന്നും കർണ്ണാടകയിലേക്ക് ഈ സർക്കാർ വന്നതിനുശേഷം ധാരാളം സർവ്വീസുകൾ പുതുതായി തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. കാസർഗോഡിന് വേണ്ടത്ര പ്രാധാന്യം കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അവിടെ ഹൈടെക് ബസ്സുകളും എയർ ബസ്സുകളും ധാരാളം എത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പറയുന്നതൊന്നും ശരിയല്ല.

ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടകരെ സൗദി അറേബ്യയിലേക്ക് അയയ്ക്കുന്ന ഏജൻസികൾ

* 2 [814] ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിംകുഞ്ഞ്:
„ കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി:
„ പി. കെ. കെ. ബാവ:
„ ഇ. ടി. മുഹമ്മദ് ബഷീർ:
„ കളത്തിൽ അബ്ദുള്ള: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വ്യവസായവും സാമൂഹ്യക്ഷേമവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഹജ്ജ് തീർത്ഥാടകരെ സൗദി അറേബ്യയിലേക്ക് അയയ്ക്കുന്ന എത്ര സ്വകാര്യ ഏജൻസികളുണ്ടെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) ഇത്തരം ഏജൻസികളുടെമേൽ ഗവൺമെന്റിന് നിയന്ത്രണം ഉണ്ടോ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly